

### Die Einrichtungen der Kaiseryachten. T. 2

Kripp, Matthias

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kripp, M. (1994). Die Einrichtungen der Kaiseryachten. T. 2. *Deutsches Schiffsarchiv*, 17, 291-314. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52639-5>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# DIE EINRICHTUNGEN DER KAISERYACHTEN Teil II\*

VON MATTHIAS KRIPP

## IDUNA

Stärkste Konkurrenten der englischen Yachtbauer waren in den 1880/90er Jahren die amerikanischen Yachtkonstrukteure. Wilhelm II. entschloß sich, durch die Erfolge der Yacht YAMPA beeindruckt und durch das äußere Erscheinungsbild des Schiffes auf der Kieler Woche 1898 überzeugt, die Yacht spontan zu kaufen und seiner Frau zu schenken. Der Schoner war 1887 von dem bekannten Konstrukteur Cary A. Smith auf der Townsend & Dowley Werft in New Jersey gebaut worden. Jürgen Schaper urteilt folgendermaßen: *Diese Yacht war ein gelungener Kompromiß: sie war nicht nur schnell, sondern auch ein schönes, elegant eingerichtetes und leicht zu handhabendes Tourenschiff. So nahm sie nicht nur an Wettfahrten teil, sondern sie wurde von der kaiserlichen Familie und ihren Gästen auch zu Fahrten in der Ostsee benutzt.*<sup>91</sup>

Nach der Überführung auf die Kaiserliche Werft in Kiel sollte die Yacht umgebaut werden. Im Bundesarchiv in Koblenz<sup>92</sup> fand sich eine Aufstellung der ungefähren Kosten der Umbauten durch die Howaldtswerke vom 27. September 1898. So sollte z.B. die Niedergangstreppe mit einem Sitzplatz versehen werden (ca. 610 M)<sup>93</sup>, die Saloneinrichtung ein Ecksofa mit einem Quertisch bekommen (1020 M), in der Kammer der Kaiserin ein neues Bett mit einer Nickelverzierung (500 M) eingebaut und im Prinzenraum ein Schlafsofa angebracht werden (170 M). Zwei Hinweise lassen auf ein umfassenderes Konzept schließen: Alle inneren Kammern mitschiffs und der Salon sollten weiß bemalt und mit Goldleisten verziert werden. Für die Felder zwischen der Holzverkleidung waren Cretonnebespannungen vorgesehen (zus. 6680 M). Ebenso sollten Stühle für den Salon nach einem bestimmten Modell angefertigt werden.<sup>94</sup>

In einem Brief<sup>95</sup> vom 23. Februar 1899 an den stellvertretenden Chef des Marinekabinetts, von der Größen, lassen sich weitere Details finden. So wurde der *mit Geschick und Erfolg mit der Ausführung von Einrichtungen beschäftigte Professor Eckmann vom königlichen Gewerbemuseum, Berlin* beauftragt, einen Entwurf für den Salon und die kaiserliche Kabine zu liefern. Dieser Entwurf habe im allgemeinen den *Beifall Ihrer Majestät* gefunden.<sup>96</sup> Auf die Tätigkeit Eckmanns verweist auch ein Brief der Howaldtswerke an den Schiffer der IDUNA, Kapitänleutnant Karpf, vom 22. Februar 1899: *Wir haben die von Herrn Professor Eckmann gewünschten Masse darin eingetragen, gestatten uns jedoch zu wiederholen, daß wir aus bereits früher mitgeteilten Gründen irgendwelche Verantwortungen für späteres Passen der Möbel höflichst ablehnen müssen.*<sup>97</sup>

## Die Entwürfe Eckmanns

Der Eckmannsche Entwurf (Abb. 46) zeigt eine ausgeprägt vertikale Gliederung der Wandverkleidung. Ein helles Gittergerüst mit Stoffbespannung in den Füllungen erhebt

sich über der großen Sitzbank, die sich über Eck bis zu einer mittleren Salontür hinzieht. Diese Sitzbank war ausdrücklicher Wunsch des Kaisers, und wie weiter in den Akten angemerkt wird, sollte sie *wie in der BRITANNIA sein*.<sup>98</sup>

Ein weiterer Punkt vermerkt, daß es *ein besonders dringender Wunsch Seiner Majestät ... gewesen war, das Muster für den Stuhlbezug selbst aussuchen zu wollen* ...<sup>99</sup> Eckmann stellt seinen Stuhl-Vorschlag deutlich heraus, indem er ihn dem Betrachter direkt zuwendet. Das Wappen zeigt ein übereinander kombiniertes und mit Lorbeer bekröntes »AV« (für Auguste Victoria) sowie eine über dem »A« befindliche Kaiserkrone. Die eigentlichen ingeniosen Erfindungen Eckmanns sind die geschickt in die Raumecken eingepaßten Vitrinenschränke, deren gebogene Oberteile mit den verglasten Türen sich genau in die Ecke einpassen. Auf der linken Seite dient als Abschluß der Sitzbank eine halbrunde kleine Kommode. Links neben der Tür befindet sich ein ebenfalls abgerundeter, eventuell fest eingebauter Blumenkasten am Boden. Die Vermeidung von groben Kanten, die Drapierung der Türen mit Vorhängen und der grazile Entwurf der Stühle machen einen heiteren Eindruck.

Eckmann entwickelte ebenfalls einen Entwurf für das Kabinett der Kaiserin (Abb. 47), eine Art Schlafsalon, der durch seine Großzügigkeit besticht. Die Wandgliederung gleicht derjenigen des Wohnsalons. Die Bullaugen werden jedoch nicht, wie die anderen, zu einem Pseudofenster mit Vorhang und Blumenkasten umgestaltet.

Um das recht große Bett läßt sich ein Vorhang herumziehen, um so noch einmal eine diskrete Zone innerhalb des Privatkabinetts abzutheilen. Die Tischkonstruktion erfüllt vermutlich mit ihrer freien Lage (von zwei Seiten benutzbar) und mit den in der Tischplatte eingebauten Schubladen die Funktion eines Schreibtisches und eines Eßtisches. Darüber, gegen die Wand gestellt, befindet sich ein kleiner Schrankaufsatz.<sup>100</sup> Es wird hier deutlich, daß sich Eckmann um eine Lösung bemüht, die sich der Bordwandschräge optimal angepaßt hätte. Das von Otto Eckmann gezeichnete Konzept wurde offenbar kaum ausgeführt.<sup>101</sup> Nach der Überführung der amerikanischen Yacht nach Kiel und dem anschließenden Umbau zeigt sich eine in weiten Teilen vom Eckmannschen Entwurf abweichende Gestaltung.

## Der Salon

Alle sichtbaren, vertikal aufragenden Flächen des Salons (Abb. 48–51) wie auch die Decke sind kassettenartig paneeliert. Die Decke betont hier noch die Rippenkonstruktion durch verstärkte Querprofile. Dünne, dunkle, vermutlich vergoldete Linien zeichnen die Kassetten nach. Die Zone zwischen Sitzbank und Lukenausschnitten ist in hochrechteckige Felder gegliedert, die mit einem Cretonestoff bezogen sind. Der Stoff hat ein blumig-vegetables Muster, das nach einem bestimmten Schema angeordnet ist (s. Abb. 49). Dieses Stoffmuster<sup>102</sup> findet auch in den Vorhängen und im Sitzbezug der Korbsessel, die vor der Sofabank stehen, Verwendung.

An der Steuerbordwand (Abb. 48), zwischen den Eckschränken eingepaßt, verläuft die mit dunklem Leder genoppte Sitzbank. Die Schränke bestehen aus zwei voneinander sehr deutlich getrennten Teilen. Der untere geschlossene Teil läßt sich mit einer großen Tür zum Raum hin öffnen. Der Schrankaufsatz mit zwei Glastüren, die sich nur in Fahrt- bzw. in Heckrichtung öffnen lassen, ist mit einem verspielten Ornament auf dem Unterbau abgestützt. Ein weiteres Schmuckelement, das auch eine praktische Funktion hat, ist ein schmaler Steg, der an den Kanten der Schränke und der Sitzbanklehne entlangläuft. Ähnlich gedrehter Holzschmuck findet sich über dem Hängeteil der Schränke und als oberer Wandabschluß.<sup>103</sup> Zusätzlich ist diese Salonseite noch mit einem recht einfach kon-

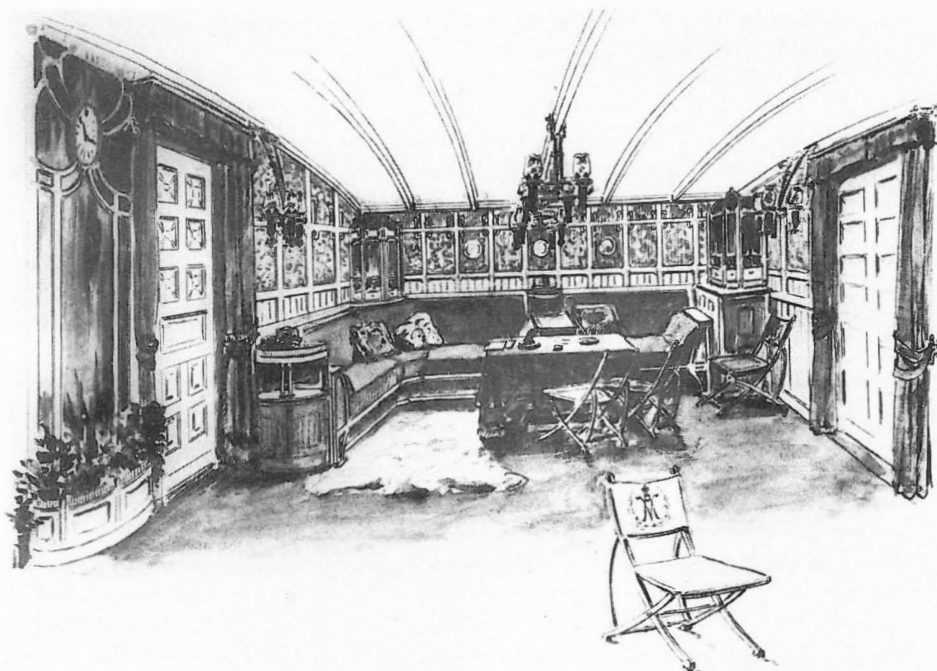


Abb. 46 Umgestaltungsentwurf für die IDUNA nach Otto Eckmann, 1899. (Aus Simmen: Bestandskatalog Kunstbibliothek Berlin)

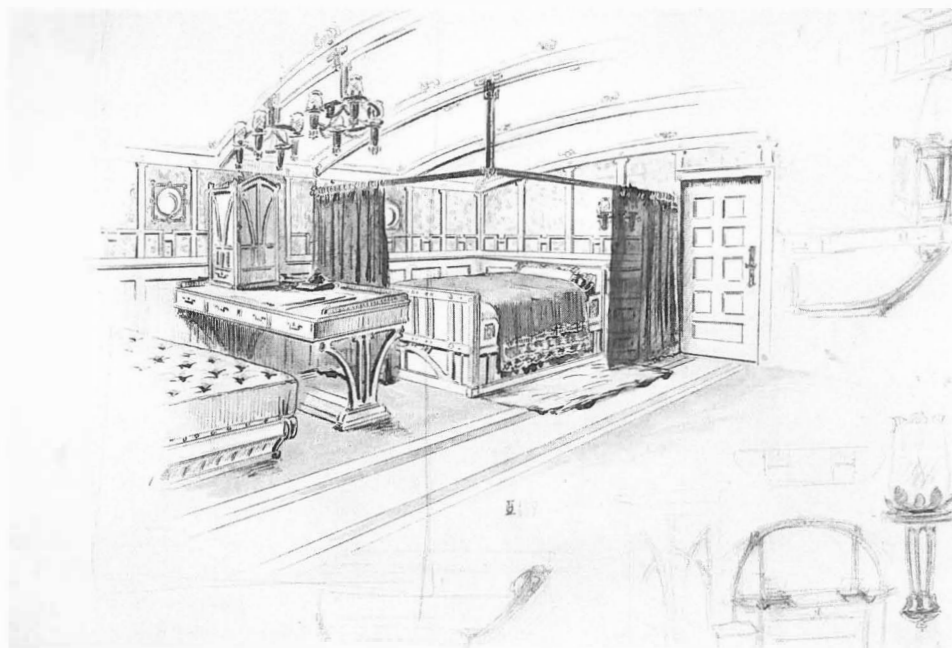


Abb. 47 Entwurf für die IDUNA zur Kabine der Kaiserin von Otto Eckmann. (Museum für Kunst und Gewerbe, Hamburg)

struierten Schlingertisch mit abgerundeten Ecken und einem kantigen, mit dunklem Leder bezogenen Stuhl ausgestattet.

Auf Abb. 48 sind drei Wandleuchten zu sehen, die kardanisch freischwiegend aufgehängt sind. Darüber angebrachte Rußdeckel lassen den Schluß zu, daß es sich hier um Kerzen- oder Petroleumleuchter handelt. Der Leuchtenkopf besteht aus klarem, mit einem Kreuzmuster gepreßten Glaskörper. Die Backbordhälfte (Abb. 50) zeigt die gut sichtbaren Salontrennwände mit den eingefügten Türen. Rechter Hand, zum Bug hin gerichtet, befindet sich in der Mitte der Wand ein Kaminofen, der von einem Regalgelbesims mit Messingsteg bekrönt wird. Darüber hängt ein großer rechteckiger Spiegel, der jeweils links und rechts durch eine Eckmannsche Wandleuchte begleitet wird. Als rahmende Schmuckteile erkennt man grob geschnitzte Profilleisten und Voluten, die vermutlich dünn mit Gold verziert sind.

Die linke, zum Heck gerichtete Salonwand besteht, von der Großmastverkleidung bis zum Eckschrank reichend, aus zwei Türen (mit den obligaten runden Türgriffen), die durch ein Wandpaneel gleicher Breite voneinander getrennt sind.

In der Mitte, vor der Backbordsitzbank, steht hier ein großer, fast quadratischer Tisch mit stabilen Volutenfüßen und einer weiten, schwer anmutenden und gemusterten Tischdecke. Darum herum verteilen sich fünf Stühle.<sup>104</sup> Es handelt sich hier um einen sehr schematisierten weißen und einfachen, meist rechtwinkligen Entwurf, der durch mehrere gedrechselte, waagerechte Verstrebungen stabilisiert ist. Die Stuhlbeine schwingen nach allen Seiten ein wenig nach außen. Die Sitzflächen sind mit dunklem Leder bezogen, welches in leichter Abänderung der Form im wesentlichen das von Eckmann entworfene Monogramm (AV) aufweist.<sup>105</sup> Der Fußboden ist unifarben und teilweise mit einem Orientteppich belegt. Weiter fällt eine reiche Ausschmückung des Raumes mit Pokalen, Ziergläsern und einigen Bildern auf. Bei genauerem Vergleich der Anordnung der Cretonne der Backbord- (Abb. 50) mit der Steuerbordseite (Abb. 48) ist folgendes festzustellen: Die regelmäßige Anordnung der Cretonne bei der Erstausrüstung (Abb. 48) ist nicht mehr gegeben.

Die Steuerbordseite des Salons zeigt die fast parallele Zusammenstellung der Einheiten (Schränke, Sitzbank, Luken, Tür, Wandgliederung) wie auf Backbord. Größter Unterschied ist die Platzierung eines Schlingertisches in die rechte Salonecke, der mit drei Stühlen umringt ist. Dieser Tisch dürfte als Arbeitstisch verwendet worden sein (Papiere, Tintenfaß, Briefhalter). Besonders deutlich läßt sich hier die nicht mehr übereinstimmende Kombination der Cretonnetteile in der Wandverkleidung erkennen. Diese wird zusätzlich verdeckt durch sechs hochrechteckig eingerahmte Bilder, die meist in der Mitte des Cretonnefeldes angebracht sind. Davor stehen in Höhe der Sitzlehnen zahlreiche Pokale. Die noch auf Abb. 48 vorhandenen Korbsessel fehlen hier. Das große Skylight in der Mitte der Decke, versorgt den Salon mit natürlichem Licht.

## Eine Kabine der Yacht

Enge Platzverhältnisse kennzeichnen die Schiffskabine (Abb. 51) der IDUNA. Eine gestaltete Wandgliederung wie im Salon läßt sich nicht erkennen. Die Decke zeigt eine einfache Metallgitterkonstruktion, die mit dazwischenliegenden Planken abgedeckt ist.

Links steht ein Büffetschrank mit einem hohen Aufsatz, der fast bis zur Decke reicht. Die Türen sind einfach mit drei zusammengesetzten Latten paneeliert. In der Mitte des Panels sitzt als plastischer Schmuck ein kleines, in die Länge gezogenes Ahornblatt. Zwei runde Türkнопfe und zwei rautenförmige Schlüsselochbeschläge liegen sich am Rand der Türen unmittelbar gegenüber. Der Unterschrank des Büffets wird von einem gedrechselten Holzsteg umfaßt. Darunter dürften sich drei oder vier große Schubladen befinden.





Abb. 48 Salon der Kaiseryacht IDUNA, Steuerbordseite.

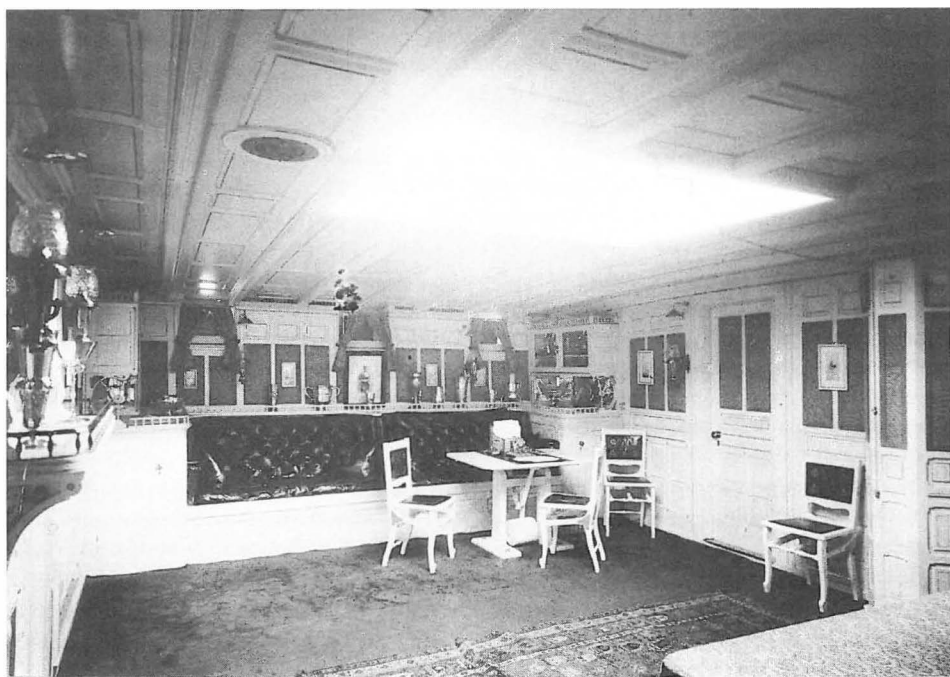


Abb. 49 Salon der IDUNA, Steuerbordseite.

Neben dem Büffet steht ein sehr hochkantiger und schmaler Sekretär. Dominierend sind die kantigen Griffe, von denen je zwei an der Klappe wie auch an den Schubladen darunter angebracht sind. Die Mitte des Feldes ziert ein geschnitztes Flügelmotiv, eingerahmt durch eine dünne dunkle vergoldete Linienführung. Ein weiterer Holzsteg hält die auf dem Sekretär platzierten Gegenstände (Familienbilder, Becher, Dose) zusammen. Auch dieses Möbelstück und der daneben hängende Schubladenschrank sind äußerst schlicht gestaltet und kaum profiliert. Dekorativ wirken lediglich der gedrechselte Steg, applizierte Schnitzelemente<sup>106</sup> und die kleinen Metallbeschläge neben den einfachen runden Knöpfen der Schrankschubladen.

Ganz rechts außen an der Bordwand befindet sich eine Schlafkoje, die mit einem Vorhang verschlossen werden kann. Eine Stufe tiefer vor der Kojе befindet sich eine dunkel abgedeckte Sitzbank. Die künstliche Beleuchtung des Raumes gewährleisten auch hier zwei Eckmannsche Wandleuchten, die oberhalb des Sekretärs ein großes Foto eines Frauenportraits<sup>107</sup> einrahmen.

## GERMANIA

Ein positives Urteil über die Leistung des finanzkräftigen Industriellen Friedrich Krupp im Yachtbau gibt Ernst Ilgenstein in seinem Resümee in der Fachzeitschrift »Die Yacht« 1909: ... *welch großes Verdienst Herr Dr. Krupp von Bohlen und Halbach sich um den deutschen Yachtbau und Segelsport dadurch erworben hat, daß er als erster eine solche Schoner-yacht in Deutschland in Auftrag gegeben hat.*<sup>108</sup> Die GERMANIA war also der erste Großauftrag im Yachtbau für die deutsche Industrie und hatte für diese Bootsklasse eine entscheidende Schrittmacherfunktion. Die Yacht wurde von Max Oertz entworfen und mit einer Gesamtlänge von 47 m, einer Breite von 8,20 m und einem Gesamtgewicht von 240 t auf der Krupp-eigenen Germania-Werft in Kiel 1907 gebaut. Der Baupreis der GERMANIA wie auch der des Schwesterschiffes METEOR (IV) betrug ca. 700 000 Mark.

Die Innenausstattung der Herrschaftsräume wurde von der Hamburger Möbelfirma J.D. Heymann geliefert, während die Ausstattung der Mannschaftsräume auf der Werft selbst gefertigt wurde. Der Plan der GERMANIA (Abb. 52) zeigt nur im Bereich des Salons größere Unterschiede zu den zeitgleichen Kaiseryachten. Das Vorschiff mit den Mannschaftsräumen, den Kabinen des Kapitäns und des Servicepersonals weist kaum gravierende Änderungen in der Abfolge der Räume aus. Die Treppe des vorderen Aufganges wurde dem Aufriß zufolge sehr steil ausgelegt, was aber den Platzverhältnissen in der Offiziersmesse zugute kam. Ebenfalls geräumig wurde die Pantry (Anrichte) auf der Backbordseite aufgeteilt. Dort befindet sich eine Durchreiche zum Salon. Dieser Raum ist mit seinem L-förmigen Grundriß, der um den Großmast in der Mitte des Bereiches herumgelegt ist, erheblich größer als die früheren Lösungen. Das Speisezimmer konnte zudem je nach Zweck und Gästezahl mit einer mobilen Trennwand vom Rest des Salons im rechten Winkel abgetrennt oder in Verlängerung vergrößert werden. Ein Viertel des Salonbereiches war als unveränderbares Raumsegment den Damen vorbehalten und durch zwei Schwingtüren zu betreten. Dominierendes Gestaltungselement in allen Räumen der Yacht ist der insgesamt dunkle Bodenbelag, der von einem dünnen Girlandengitter durchzogen wird und zum creme-weißen Wand- und Deckenaufbau einen Kontrast herstellt. Wände und Decke sind wiederum klassizistisch einfach ausgestaltet. Hochrechteckige einfache Paneele werden durch flache und sehr eng kanellierte und abgerundete Pilaster getrennt. Die Kapitelle treten nur als leichte, schafartige und ornamentlose Erhebungen in einem sonst glatten Architravfeld hervor. Mehrere dünne Gesimsprofile rahmen die Decke und schließen die Wand nach oben ab.

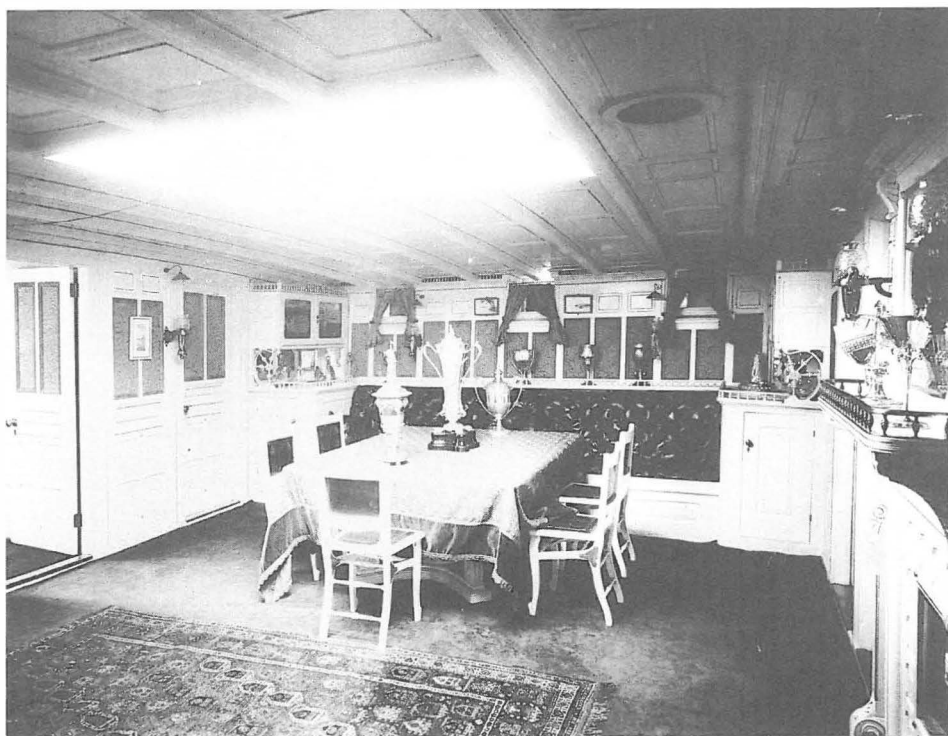
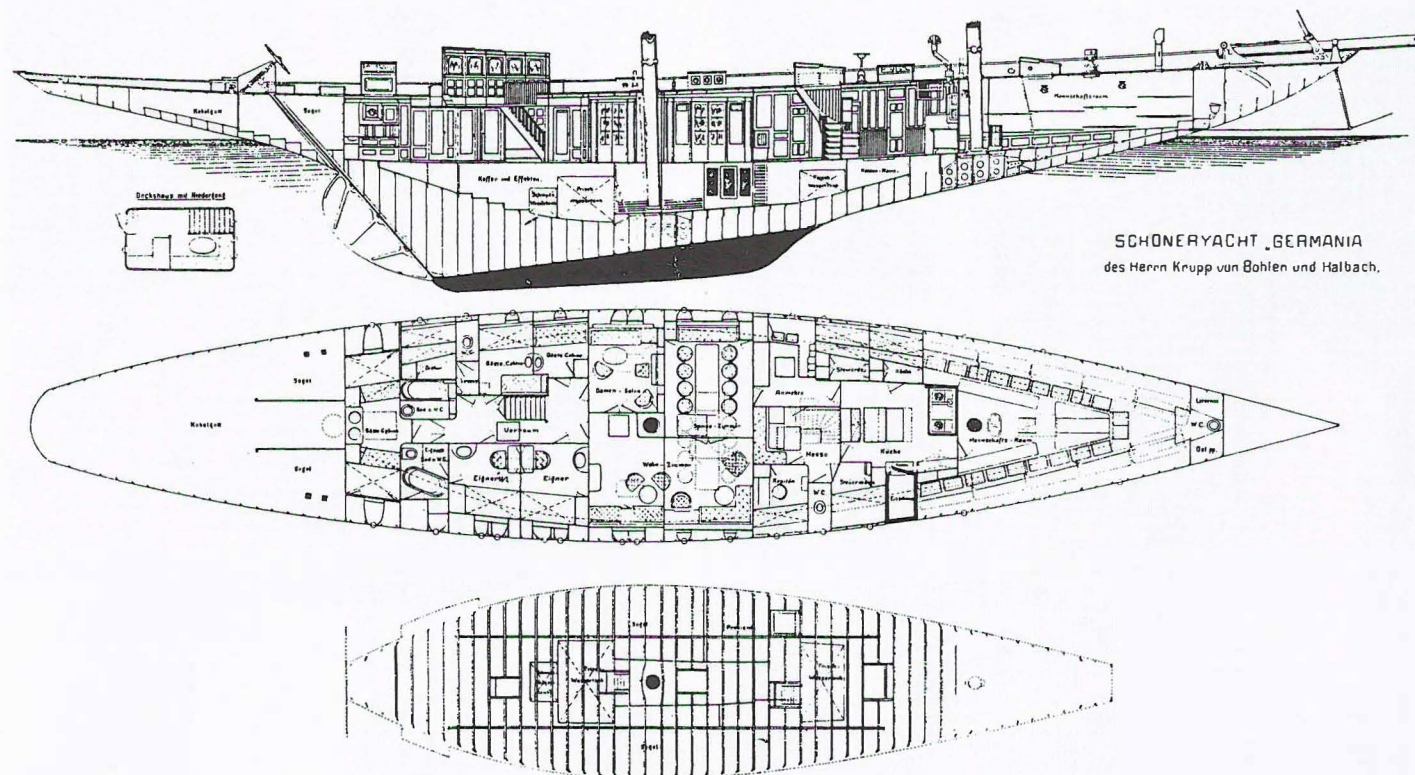


Abb. 50 Salon der IDUNA, Backbordseite.



Abb. 51 Damenkabine auf der IDUNA.





SCHONERYACHT „GERMANIA“  
des Herren Krupp von Bohlen und Halbach.

Einrichtungspläne der Schoneryacht „Germania“.

(Entworfen vom Yacht-Konstrukteur Max Oertz, Hamburg, gebaut auf der „Germania“-Werft, Kiel.)  
Maßstab 1:200.

Abb. 52 Einrichtungspläne der Schoneryacht GERMANIA von Max Oertz im Maßstab 1:200.

## Das Speisezimmer

Im Mittelpunkt des Speiseraums (Abb. 53) steht der große Eßtisch, der mit der Backbordwand abschließt. Er war offenbar massiv konstruiert und mit runden, metallenen Füßen ausgerüstet. Um ihn herum stehen vier Armlehnstühle. Diese Stühle sind eine eigenartige Kombination aus einem konventionellen Oberteil, mit runder Sitzfläche, ovaler geschlossener Lehne und einfach geschnittenen, kantigen Armlehnen und einem dreibeinigen Fuß. Das Konzept hierfür ist einem victorianischen Vorbild eines »Schiffsstuhles« entlehnt, der in ähnlicher Weise auf einem metallenen Dreifuß drehbar mit weitausladenen Armlehnen gestaltet war.

An der Bordwand befindet sich zwischen zwei eingebauten dunklen Eckkommoden, eine mit dunklem Leder bezogene Sitzbank. Zwei Wandöffnungen sind als regelrechte Fenster mit je einem Blumenkasten, zwei hellen Vorhängen an den Seiten und einem gemusterten Store (Quervorhang) als oberem Abschluß ausgestaltet. Die klassizistische Wandgliederung setzt sich auch dort fort. Zwischen den zwei Bullaugenfenstern befindet sich genau im Zentrum der Raumflucht eine Wandvitrine mit feinen Metallsprossen.<sup>109</sup> In die Trennwand zur Kombüse auf der rechten Seite ist eine Durchreiche zur Küche eingelassen, die gleichzeitig als Ablage dient. In seiner Gesamtform zeichnet dieser Wandteil einen integrierten Küchenschrank nach, der unten zwei große geschlossene Türen und oben drei Glastüren besitzt. Weiter auf der rechten Seite folgt dann eine Tür zur Pantry, die sich aber kaum von der Wandgliederung abhebt.

Eine Besonderheit, die sich auch im übrigen Salon findet, ist ein querechteckiges, dunkelgrün<sup>110</sup> grundiertes und verglastes Feld im oberen Bereich der Paneele, das ringsum nebeneinander auftaucht. Die Decke ist in flach profilierte Felder unterteilt, in deren Mitte ein Oberlicht (Skylight) eingelassen ist. Zum einen wird das Speisezimmer, wie auch die übrigen Räume der Yacht, elektrisch beleuchtet: Kappenartige Glaskörper erscheinen paarweise in jedem Deckenfeld. Zum anderen dienen Petroleumlampen zur Beleuchtung, die aus Stoffschirmchen über dünnen Glasröhrchen bestehen, die auf einem polierten, becherförmigen Brennstoffbehälter angebracht sind.

## Der Salon

In der Mitte der Steuerbordwand des Salons (Abb. 54) befinden sich Anschlußteile für die mobilen Wandsegmente, die eine Änderung der Raumgröße und Raumfunktion ermöglichen. So konnte der Eßraum zu einem großen Eß- bzw. Besprechungsraum erweitert werden. Die Wandgliederung und die Fensterdekoration entsprechen denen des Speisezimmers. Insgesamt besitzt die Steuerbordwand drei Bullaugen, die beiden linken bilden das symmetrische Pendant zu Abbildung 53. Rechter Hand wurden zwei eng beieinanderliegende zu einem Fensterarrangement zusammen gestaltet.

Alle Sitzmöbel sind mit einem gleichmäßig dunklen und glatten Leder bespannt. An Bordwand- und Kombüsentrennwand entlang zieht sich die allgemein übliche Sitzbank. Vor dem 2. Bullaugenfenster ist zwischen Bank und Raumteiler ein kleiner Schreibtisch eingepaßt. Im weiteren Verlauf wird die Sitzbank genau in der Mitte vor dem Doppelfenster im Wohnteil durch eine fest eingebaute Kommode (Schränkchen) unterbrochen, dessen Höhe mit den massigen, lederbezogenen Armlehnen der Sitzbank abschließt. Neben den Bordwandsofas sind drei verschiedene Formen von Sitzmöbeln zu sehen. Vor dem Schreibtisch steht ein schalenförmiger Stuhl, der einem »Bibliotheksstuhl« nach englischen Vorbildern der Periode von George III. um 1790 nachempfunden ist. Er ist in gleicher Art und Weise wie das Vorbild durch einen kräftigen und glatten Rahmen gefaßt, aber hier

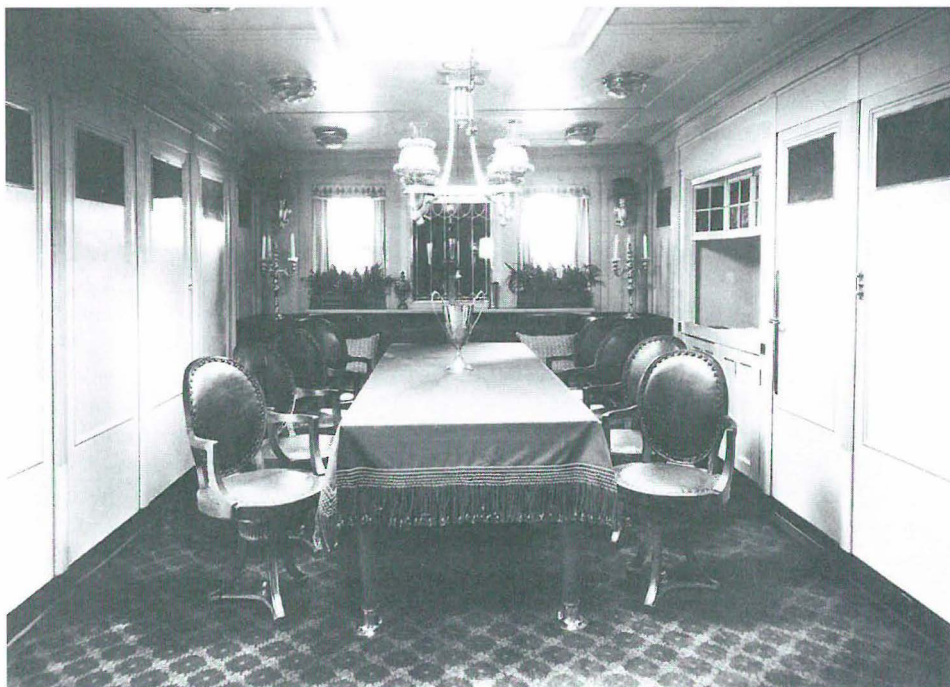


Abb. 53 *Speisesaal der GERMANIA.*



Abb. 54 *Salon der GERMANIA.*





Abb. 55 *Salon der GERMANIA.*



Abb. 56 *Damensalon der GERMANIA.*

innen mit Leder gepolstert. Am linken Rand der Aufnahme steht ein großer, genopppter lederner Ohrensessel. Seine massive Ausführung orientiert sich an amerikanischen Modellen aus der Zeit um 1800.

Neben dem Ohrensessel steht vor der Sitzecke ein kleiner runder Tisch. Um diesen herum gruppieren sich zwei Sesselchen, die in ihrer voluminösen, aber dennoch einfachen Schalenform zu den lederbezogenen Sitzbänken passen. Die Grundform gleicht einem »U«. Die Höhe von Rückenlehne und Armstütze ist gleich. Die Polsterung ist nach oben hin wulstartig nach außen gezogen. Beherrschend in der Form ist die einfache, glatte Außenverkleidung, die senkrecht nach unten bis zu den Stützen reicht. Die kantigen Sesselbeine laufen zum Boden hin konisch zu, die hinteren schwingen leicht nach außen.

Solche wannenähnlichen Entwürfe lassen sich auf englische bzw. französische Empire-Modelle zurückführen, die im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert zu finden sind. Helle Kissen, die auf den Wandsofas liegen, sind mit kontrastierenden Mustern in der Art von stilisierten Pflanzenformen in Rechteckfeldern kombiniert und mit einem Fransenbesatz in der unteren Hälfte versehen. Diese Ornamente sind die einzigen in der sonst eher schlichten und ornamentlosen Raumgestaltung.

Der Teppichboden und die Stoffe der Tischdecken entsprechen denjenigen des Eßraumes. Der Salon wird im Wohnbereich entlang der Steuerbordseite mit einer traditionellen Kaminwand abgeschlossen, die gleichzeitig die Trennwand zur Eignerkabine darstellt (Abb. 55).

Hinter dem Raumteiler, neben dem Schreibtisch, befinden sich weitere zwei Sitzbänke, in deren Mitte unter dem doppelten Bullauge ein kleines Schränkchen in die Bordwand eingeschlossen ist. Davor steht die bereits erwähnte Tisch-Sesselkombination. Der Kamin zeigt eine ausgeprägte, an barocken Festons orientierte Jugendstilornamentik.<sup>111</sup>

Natürliche Beleuchtung erhält dieser Teil des Salons durch ein schmales Skylight fast direkt über der Sitzgruppe. 16 elektrische Deckenlampen, die jeweils parallel an der wenig gegliederten Decke angebracht sind, sorgen für künstliches Licht.

## Der Damensalon

Hinter dem Großmast verläuft in Richtung der Schiffsachse die Trennwand zum Damensalon (Abb. 56). Durch zwei große Schwingflügeltüren<sup>112</sup> gelangte man in einen kleinen Raum, der kaum größer als eine Kabine war. Unterschiedliche, geradezu verspielte Stoffdekoration der Wände, der Sofas und der Kissen bestimmen den Raum.<sup>113</sup> Das Muster, (wahrscheinlich) ein *durchlassendes Grün, was an das gleiche Grün junger Buchenwälder erinnert*,<sup>114</sup> besteht aus dünnen parallelen Bändern von dunklen Kleeblättern, die noch zusätzlich an den Wänden mit locker eingestreuten Rosenblüten begleitet werden. Der gleiche Stoff findet sich als Polsterbezug auf dem Sofa, dem Stuhl vor dem Klavier und auf einem kleinen Sessel links im Vordergrund. Das Wandsofa füllt nicht die ganze Bordwand aus; es ist durch eine Art creme-weiß lackierten Wandvorbau von der eigentlichen Bordwand getrennt.<sup>115</sup> Die Bordwand ist durch zwei Bullaugen in der Mitte geöffnet und in der schon bekannten Art mit Vorhängen und Pflanzenkästen arrangiert. Links und rechts davon hängt in Kopfhöhe je eine Petroleumleuchte mit einem Stoffschirm. Auch der obere Wandabschluß zur Decke hin ist im Vergleich zum Salon anders gegliedert: Es folgen zwei gleichmäßig breite und glatte Zonen, von denen die obere weit auskragend die Deckenfläche einengt. An der Decke sind schüsselähnliche Deckenlampen angebracht. Auf der rechten Seite steht in einem vertieften Wandausschnitt ein Piano, auf dem zwei vierarmige neobarocke Kerzenleuchter und ein Pokal aufgestellt sind. Ein Stuhl mit einem durchbro-



chenen Rückenbrett und einer stoffgepolsterten rechteckigen Sitzfläche diente dem Pianisten als Sitzgelegenheit. Es handelt sich hier nicht um einen klassischen Pianostuhl, sondern eher um ein an englischen Vorbildern orientiertes Modell, das sich auch als Esszimmerstuhl eignet.<sup>116</sup>

Lediglich aufgrund des Grundrisses des Damensalons lassen sich zwei, das Piano einrahmende Wandschränke rekonstruieren. Die Tür erscheint dunkel verglast. Als einziges Dekorationselement erinnern zwei applizierte Pilaster mit den dazugehörigen Kapitellen<sup>117</sup> an die Gliederung im Salon. Auch hier ist der Teppichboden der gleiche wie im Raum davor, kommt jedoch im Zusammenklang mit den anderen Stoffen nicht zur Geltung.

## Die hinteren Räume

Vom privaten Wohnbereich des Eigners und seiner Gäste konnte kein Fotomaterial gefunden werden. Der Einrichtungsplan (Abb. 52) zeigt eine ebenso großzügige Platzverteilung im hinteren Teil der Yacht wie in den vorderen Räumen. In der Mitte verläuft ein zentraler Flur entlang der Schiffsachse. Der Aufriß vermittelt einen Eindruck von der Wandgliederung: Die einzelnen Segmente sind wiederum hochrechteckig paneeliert, die Türen nur einfach und die übrigen Teile zweifach (1/4- zu 3/4-Verhältnis, von unten nach oben) eingefaßt. Die Aufrißzeichnung zeigt hier deutlich die Zweiteilung der Seitenwand mit den fensterartigen Bullaugen und die paneelierte untere Hälfte.<sup>118</sup> Die Privatkabinen des Eig-



Abb. 57 *Kombüse der GERMANIA.*

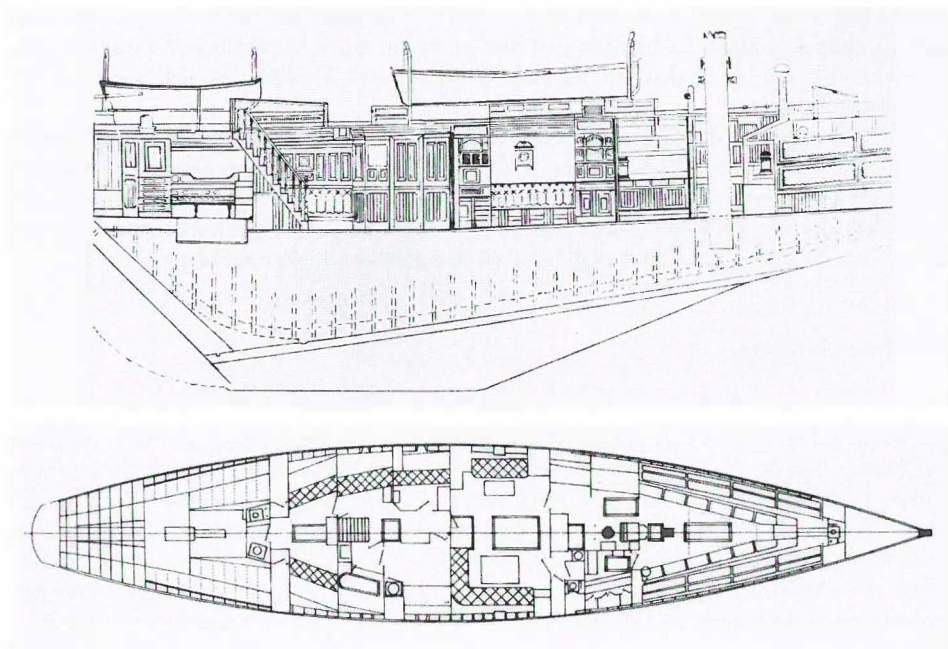


Abb. 58 *Aufriß und Grundriß der BRITANNIA.*

ners und seiner Frau sind etwa gleich groß und besitzen je zwei Doppelluken. Neben Einbauschränken ist auch noch ein Waschbecken eingeplant.

Zum Heck hin folgt ein Badezimmer mit einer wegen des schwindenden Bodenraums quer eingesetzten Badewanne. Der vergrößerte Salon geht zu Lasten der Größe der letzten Gästekabine, die die ganze Schiffsbreite einnimmt. Den hinteren Wandabschluß bildet ein großer Toilettentisch, der links und rechts zwei Einbauschränke besitzt. Auf der Backbordseite reihen sich die Kabinen eines Dieners und zwei Gästekabinen aneinander. Ein weiteres Bad mit WC und Wanne befindet sich zwischen hinterer Gästekabine und Dienerkabine (Abb. 52).

### Die Kombüse

In der schlichten und funktionalen Küche (Abb. 57) dominiert der große gußeiserne Herd, der noch keine Durchlauferhitzungsmöglichkeit für Wasser besitzt.<sup>119</sup> Ein zusammenklappbarer Arbeitstisch mit einer dicken Holzplatte für Schneidearbeiten aller Art dient als zusätzliche Arbeitsfläche. Die weiteren Einbauten, das Küchenbüffet rechts, die unverkleidete Decke oder die Metallregale unterscheiden sich nicht wesentlich von denjenigen der METEORE.

### BRITANNIA

Als großes Vorbild für die Anfänge der Yachtleidenschaft des Kaisers und des Yachtsports in Deutschland überhaupt dienten die neuesten Entwicklungen in England. Dort tat sich

besonders ein Designer hervor, der seit 1875 eine große Anzahl erfolgreicher Yachten konstruierte: George Lennox Watson (1851–1904). Er stammte aus der bedeutendsten Schiffbauregion in Großbritannien am River Clyde um Glasgow. Ab den 1880er Jahren entwarf sein Büro eine fast ungebrochene Linie von Spitzenprodukten. 1891 hatte Wilhelm II. bereits die Yacht *THISTLE*, die ein Watson-Entwurf war, gekauft.<sup>120</sup>

1893 führte Watson den Bau der *BRITANNIA* aus. Sie hatte eine Gesamtlänge von gut 38 und eine Masthöhe von 50 Metern. Die Gesamttonnage betrug 221 t. Entwurf und Lieferfirma der Innenausstattung waren nicht zu ermitteln. Fest steht, daß die Yacht auf der D. & W. Henderson Werft in Glasgow gebaut wurde. Es könnte durchaus sein, daß die Firma Waring & Gillow schon damals am *BRITANNIA*-Projekt gearbeitet hat, denn sie durfte später die Ausstattung der königlich-britischen Yacht *VICTORIA & ALBERT* (III) gestalten (1903).<sup>121</sup>

Es liegen von der Yacht *BRITANNIA* eine Grundrißaufnahme und ein Aufriß vor (Abb. 58). Im Grundriß findet sich die übliche Einteilung im Vorschiff mit den Mannschaftskabinen und dem Zugang als einer schmalen steilen Treppe zum Deck. Mittschiffs befindet sich der Servicebereich vorwiegend links und rechts der Mittelachse der Yacht. Die Platzierung des Großmastes im Kombüseerraum, in unmittelbarer Nähe zum Herd, dürfte im Hinblick auf die praktische Küchenarbeit nicht ganz unproblematisch gewesen sein (vgl. Aufriß Abb. 58).

An der Backbordseite lassen sich zwei Raumsegmente erkennen, die zur Raummitte hin keinen Abschluß finden. Es dürfte sich hier um Einbauregale und Wandtische handeln. Steuerbord befindet sich die Kapitänskajüte, die nur vom Mannschaftsraum her zugänglich ist. Erkennbar sind mehrere Einbauschränke, eine Liege und ein Schreibtisch an der Kombüsentrennwand.

## Der Salon

Der Salon besitzt steuerbord über Eck gezogen eine große Sitzbank, vor der ein großer rechteckiger Tisch steht. Auf dieser Seite sind eine Toilette und ein Waschraum zu erkennen, die nur vom Salon aus begehbar sind. Dieses Segment liegt genau zwischen Kapitänskajüte und Salon. An Backbord befindet sich eine Sitzbank, die von je einem Einbauschränk links und rechts eingerahmt wird. Der Aufriß vermittelt ein besseres Bild derartiger Einbauten. Es handelt sich um Einbauschränke mit unten kompakt geschlossenen Basisteilen und oben teils offenen Etagenregalen oder vitrinenartigen Aufbauten. In der Mitte der Bordwand (backbord- und steuerbord), unmittelbar über der Sitzbank, befindet sich ein Bullauge in einer kastenähnlichen Rahmung. Der Raum wird also im wesentlichen durch ein zentrales Skylight beleuchtet. Auffällig ist hier die ausgeprägte Paneelierung der Wandflächen und die Verwendung von gedrechselten Holzstützen bei den Seitenschränken.

## Die hinteren Kabinenräume

Vom Salon aus betritt man durch eine Tür direkt den Flur, der nach hinten führt und von dem aus sämtliche hinteren Räume zugänglich sind. Auf Steuerbord folgt zunächst die fast quadratische Eigenerkabine mit Bordwandkoje, Wandschränk und Waschbecken. Parallel zur Mittelachse befindet sich ein Schreibtisch. Danach folgt ein Baderaum mit Wanne und Toilette. Durch eine Tür erreicht man den hinteren Treppenaufgang mit direkter Aufstiegs-

möglichkeit nach oben. Dieser Treppe gegenüber befindet sich an Backbord unter einem Bullauge ein Wandsofa mit abgerundeten Ecken.

Der Eignerkabine gegenüber liegt auf der Backbordseite eine Gästekabine, die etwas kleiner und in ähnlicher Weise ausgestattet ist. Hier befindet sich vor der Kojе eine Sitzbank. Der Aufriß (Abb. 58) zeigt die Backbordseite des Flures mit der charakteristischen Paneelierung: Der untere Teil ist fast quadratisch gerahmt, und die obere Hälfte ist zweifach hochrechteckig gestaltet. Nach achtern folgt die wiederum über die ganze Schiffsbreite reichende Damenkabine. Sie ist symmetrisch angelegt, mit einer erhöhten Kojе und einem eingebauten Sofa vor jeder Bordwand. Vor einem kleinen Baderaum, der genau auf der Schiffsachse liegt, befinden sich zwei tiefe, längsrechteckige Wandschränke direkt gegenüber. Die konstruktionsbedingte und relativ starke Verengung des unteren Schiffsrumpfes drückt sich in dem deutlichen Zusammenrücken der Innenausbauten aus.

### *Die Yacht IDUNA und der Einfluß Otto Eckmanns*

Die Yacht IDUNA stellt in der Reihe der betrachteten Yachten in zweifacher Hinsicht eine Besonderheit dar. Sie ist die älteste Yacht, von der wir Innenaufnahmen besitzen, und das einzige Beispiel von Rang, an dem ein renommierter deutscher Künstler des Jugendstils mitwirken konnte. Als Professor war Otto Eckmann seit 1897 für die Fachklasse für dekorative Malerei am Kunstgewerbemuseum in Berlin beschäftigt und genoß in Fachkreisen einen hervorragenden Ruf.<sup>122</sup> Die Idealentwürfe zur IDUNA von 1899 fallen in *eine entschiedene Wandlung in seinem Flächenstil*.<sup>123</sup> Vorher frei bewegt und sehr vegetabil, zeigen seine Entwürfe nun eine Tendenz zur Strukturierung mittels geometrischer Rahmenformen. Diese werden betont eingesetzt und auf das Zusammenspiel von gerahmten Flächen reduziert. Die skelettartige Struktur des Salons sollte die Wand leichter und offener machen. An gut sichtbaren Stellen wurden sparsam Jugendstilformen benutzt, um dem Raum einen eigenen Charakter zu verleihen. Wichtig bei seinen Entwürfen ist das Eingehen auf schiffbauspezifische Erfordernisse, die die METEOR-Yachten nicht oder nur umständlich zeigen. Er nutzt beispielsweise die Ecken dadurch aus, daß dort die Sitzbank wie die Schrankoberteile direkt hineingruppiert werden und so enorm an Raum gewonnen wird. Das gleiche gilt für die Eckkommode am linken Ende der Sitzbank (Abb. 46). Bewußtes Eingehen auf den Schiffscharakter verdeutlicht die Betonung der Decksbalken und die einfache Lösung des Bullaugenbereichs.

Es war den Archivunterlagen mehrfach zu entnehmen, daß es offenbar Probleme mit der Finanzierung des Umbaues gegeben hatte. Das völlig andere Erscheinungsbild der IDUNA auf den Abbildungen aus

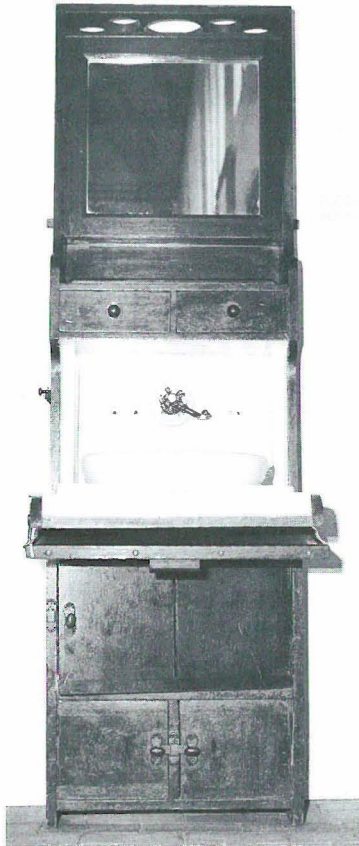


Abb. 59 Typischer Waschrack des 19. Jahrhunderts.

dem Bundesarchiv hat wohl hier seinen eigentlichen Grund. Es wurde zugunsten von Detailänderungen und ohne großzügigen Innenumbau gespart. Das Grundgerüst der Innenausstattung dürfte also noch der ursprünglichen Anordnung von 1887 sehr nahe stehen. Wenn diese Vermutung zutrifft, steht hier die amerikanische Version einer Luxusyacht vor uns. Mit den Aufrissen der *BRITANNIA* verglichen, zeigen sich einige Parallelen in der Wandpaneelierung und dem Schrankaufbau. Ein eindeutig künstlerisches Konzept verriet die Anordnung und die Stoffauswahl der Cretonnepaneele. Der Stoff findet sich auch als Sesselbezug und als Vorhang. Die Wände gleichen in ihrer Farbigkeit und mit der dünnen goldenen Linienrahmung dem Eckmann-Vorschlag. Die Vermutung liegt nahe, daß dieses hier das Ergebnis von Eckmanns Bemühungen war, wie es sich nach der Kostendiskussion ergeben hatte. Die wenigen Änderungen und Zutaten (Cretonne, Eckmann-Leuchten) würden dieses unterstützen. Alle übrigen Einbaumöbel verblieben im damaligen Stil einer amerikanischen »Neo-Queen Anne«-Version.

Die bei der Beschreibung genannten Unterschiede zwischen Abbildung 48 und 50 lassen sich nur so erklären, daß auf den Abbildungen 49 und 50 später durchgeführte Änderungen zu sehen sind, wie einige persönliche Zutaten des Eigners oder der Eignerin (Bilder, Pokale, anderer Teppichboden, keine Korbstühle etc.).

Die zusammenhanglose Anordnung der Wandcretonne ist nur dadurch zu erklären, daß man die Stoffbespannung ausgetauscht hat, weil besonders der Cretonne durch den Petroleumruß verschmutzt war. Man hatte offensichtlich den bekannten Stoff wieder verwendet, aber ohne die konzeptionelle Anordnung zu beachten. Eckmanns Umbauentwurf steht im Prinzip dem Zustand von 1887 sehr nahe. Er nutzte geschickt die Ausgangslage, um einen zeitgemäßen und in die sachliche Richtung weisenden Entwurf vorzulegen.

## *Zusammenfassung*

Die Entwicklung des Interieurs der kaiserlichen Segelyachten geht unmittelbar einher mit dem persönlichen Engagement Wilhelms II. im Segelsport. Durch zahlreiche Bilddokumente aus verschiedenen Quellen konnte ein bisher nicht erörterter Lebensbereich der aus heutiger Sicht sehr komplexen Persönlichkeit Wilhelms gut dokumentiert werden. Diese Yachten, im Rang höchster Luxusprodukte, stehen somit in erster Reihe der Schiffsausstattungen der damaligen Zeit. Die persönliche Vorliebe Wilhelm II. erwirkte ein Mitziehen anderer Sportbegeisterter, und es entstand so eine größere Nachfrage, die deutsche Ausstattungsfirmen anfangs nicht befriedigen konnten. Der starke britische Einfluß war über den gesamten Entwicklungszeitraum hin spürbar. Das von der führenden englischen Ausstattungsfirma Waring & Gillow gefundene, bzw. den Wünschen des Kaisers gemäß neoklassizistische Konzept ist mit der Abfolge der verschiedenen Yachten (*METEOR* III-V) kaum verändert worden.

Die Planung der Raumfolge ergibt sich aus den detaillierten Einrichtungsbestimmungen (1902) der damals führenden englischen Yacht-Racing Association und aus den in englischen und amerikanischen Yachtbaukreisen schon zuvor für diese Klasse erprobten Lösungen. Der Vergleich zur Yacht *GERMANIA* von Friedrich Krupp beweist dort einen anderen Nutzaspekt des Salons mit dem besonderen Schwerpunkt im Bereich der Umbaumöglichkeit durch mobile Trennwände, rustikales Mobiliar und elektrische Beleuchtung. Der Salon der Kaiseryachten läßt sich in solch einer Art und Weise nicht verändern. Er bleibt fest gegliedert, mit den Elementen eines traditionellen Wohnzimmers, Kamin und Schrankmöbeln, versehen und dürfte hauptsächlich für kleinere Festlichkeiten und Gesprächskreise des Kaisers benutzt worden sein.



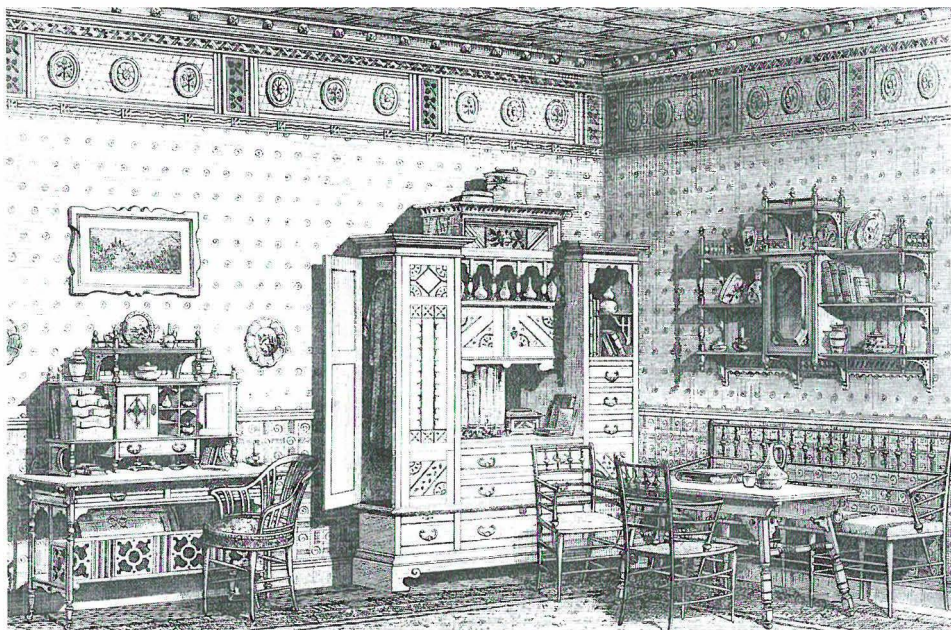


Abb. 60 Entwurf im englischen Geschmack von J. Pape. (Aus: Kunstgewerbeblatt 1889)

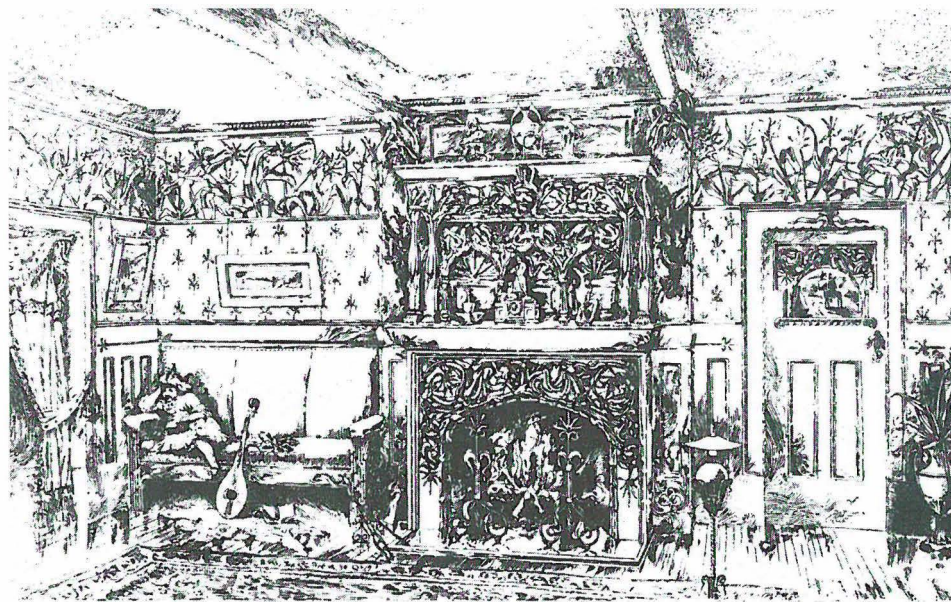


Abb. 61 Kinderzimmer im englischen Stil um 1895. (Aus: Innendekoration)

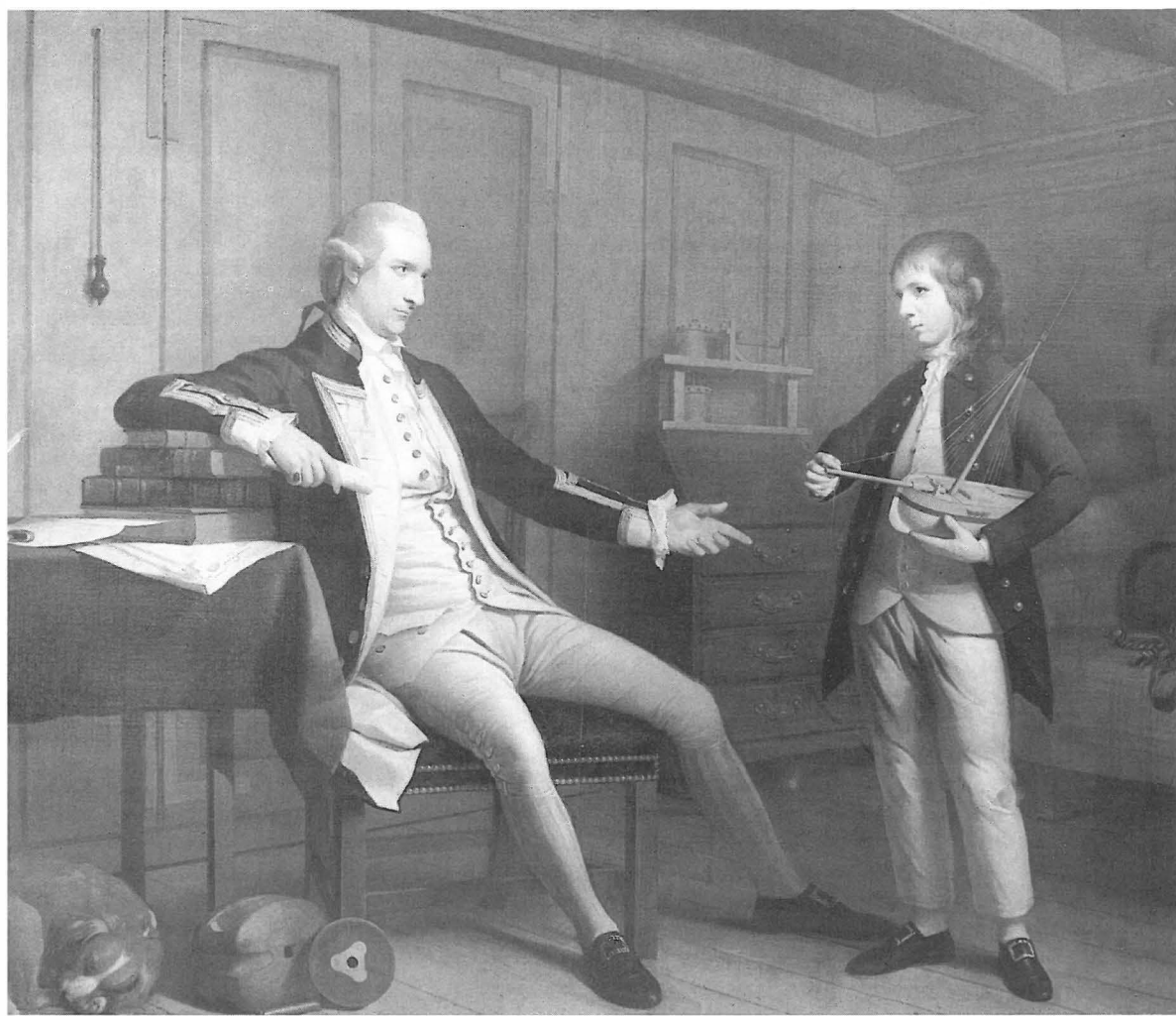


Abb. 62 *Schiffssekretär und Wandgestaltung von Mason Chamberlin, 1775.*  
(National Maritime Museum, Greenwich)

Die Kabinenunterkünfte zeigen die optimierte Ausnutzung des Raumes mit teilweise unterschiedlichen Dekorationsformen der Wände. Besondere Möbeleinbauten findet man bei den Schlafgelegenheiten, die oft als schiffstypische Kojen oder Bettkästen bzw. Schlingerbetten ausgeformt sind. Kojen und Sitzbänke sind aus konstruktiven Gründen nur an den Bordwänden zu finden, wobei der darunter verbleibende Raum oft als Stauraum genutzt werden kann. Die freistehenden Möbel in den Kabinen beschränken sich aus Platzmangel auf Tische, Stühle oder kleine Beistellschränke. Aufgrund der geringen Beleuchtung durch Luken und Bullaugen ist die Farbgebung der Räume sehr hell gehalten. Einzelne Möbel, vor allem die zusätzlich in den Raum gestellten, sind aus dunklem Mahagoni und ergeben so eine aufgelockerte Kombination. Dieses betrifft auch die dunkel und zurückhaltend dekorierten Stoffe. Eine Besonderheit bilden die Beleuchtungskörper, die einmal als Wandleuchte oder in mehrfacher Zusammenstellung als Deckenleuchter nach



einem ausgeklügelten Pendelprinzip konstruiert sind. Für den Privatcharakter der Räume steht der Wunsch des Kaisers, daß elektrisches Licht nur zurückhaltend eingesetzt werden sollte.

Chronologisch betrachtet, steht die Kaiseryacht IDUNA am Anfang der hier behandelten deutschen Beispiele. Sie kommt stilistisch, konzeptionell und zeitlich der englischen Yacht BRITANNIA sehr nahe, die, wie auch einige Hinweise in Briefen belegen, als gewisses Vorbild für die Kaiseryachten gesehen wurde. Als recht aufschlußreich erwies sich das Einrichtungsprojekt des Raumkünstlers Otto Eckmann, der einen mutigen und sehr an Zweckmäßigkeit orientierten Umbau-Entwurf vorlegte, welcher deutlich Jugendstileinflüsse zeigte.<sup>124</sup> Typisches Kennzeichen seines Konzeptes ist die Durchgestaltung und die Abstimmung der Einzelform der verschiedenen Gegenstände untereinander, welches einen harmonischen Gesamteindruck hinterläßt. Der Möbelstil der Kaiserlichen Segelyachten dürfte im wesentlichen auf zwei Quellen Bezug nehmen. Zum einen ist eine große ideelle Nähe Wilhelms zu England und dessen Aura des Empires mit seinen großen Seehelden spürbar. Darauf weisen einige wichtige Möbelstücke sowie zahlreiche Fotos und Andenken hin. Zum anderen zeigen Stilvergleiche, daß die Möblierung sich mit ihrer neoklassizistischen Form und Dekoration der um 1900 in Deutschland und vor allem in England und Amerika aktuellen Queen Anne-Rezeption zuordnen läßt. Diese Stilaufnahme nimmt wiederum Bezug auf die Zeit um 1800, aus der zahlreiche schlichte und für heutige Begriffe sehr modern anmutende Entwürfe bekannt sind. Interessanterweise suchten Architekten wie Paul Mebes und Schriftsteller wie Arthur Moeller van den Bruck, beide Zeitgenossen Wilhelms II., in einigen Publikationen einen Ausweg aus der damals für schädlich erachteten Stilvielfalt. Mebes schreibt in seiner Motivsammlung »um 1800«: *Nicht weniger mustergültig und modern als die Bauten sind die Erzeugnisse des Handwerks jener Zeit. Schönes und bequemes Mobiliar als aus der Zeit um 1800 haben die Modernen nicht geschaffen, deren beste Leistungen bewußt oder unbewußt sich an jene Arbeiten anlehnen.*<sup>125</sup> Moeller spricht noch viel deutlicher sein Ziel an. Er spricht von dem *preußischen Stil* als dem eigentlichen europäischen Stil.<sup>126</sup> Im Zeichen Winkelmannscher Ausgrabungen spannt er den Bogen vom antiken Griechenland über Friedrich Wilhelm I. bis zu Wilhelm II. und arbeitet besonders die preußischen Tugenden der Nüchternheit und Tüchtigkeit heraus. Für ihn stellt der preußische Klassizismus eine Grundsätzlichkeit im Künstlerischen wie im Philosophischen und Politischen dar. Tendenziell ließen sich mit der Betonung einer »neodorischen« Raumlagerung (z.B. starker Zahnschnitt, Säulenpilaster, Sockel und Architrave) zu jenen theoretischen Überlegungen Bezüge herstellen. Die britischen Yachtdesigner waren in jeder Beziehung den deutschen Verhältnissen voraus. Die deutschen Ausstatter enthielten sich innovativer Lösungen und haben große Stilnähe zum »englischen Vorbild« bewahrt. Die allgemeine stilistische Verunsicherung um 1900 suchte die Orientierung an historischen Bezügen »großer Zeiten« des britischen Empires und am preußischen Königtum.

#### Anmerkungen:

\* Teil I erschien in DSA 16, 1993, S. 229–278.

91 METEOR – J. Schaper: Die Yachten des Kaisers. Ed. Seglervereinigung Altona-Övelgönne. 1979, S. 6.

92 Publikationsfindbuch Bundesarchiv/Bundesmilitärarchiv »Kaiserliches Marinekabinett« RM 2, Koblenz-Freiburg 1987, bes. RM 2/252.

93 Gemeint Reichs-Mark (kurz M.).

94 Bundesarchiv, RM 2/252, Nr. 134: Kapitänleutnant Karpf, der Schiffsführer der IDUNA, erwähnt in einem Brief an das Marinekabinett vom 13.11.1898 das Zustandekommen des Preises der Stühle: *der angegebene Preis errechnet sich nach der Forderung der englischen Firma (Waring), welche die Stücke für S. M. Y. Meteor geliefert hat; aufgestellt wurden 18 Stück ohne Bezug, 1800 M.*

95 RM 2/252, Nr. 288, 24.2.1899.



Abb. 63 Kaiseryacht IDUNA während der Kieler Woche 1900. (Archiv DSM)

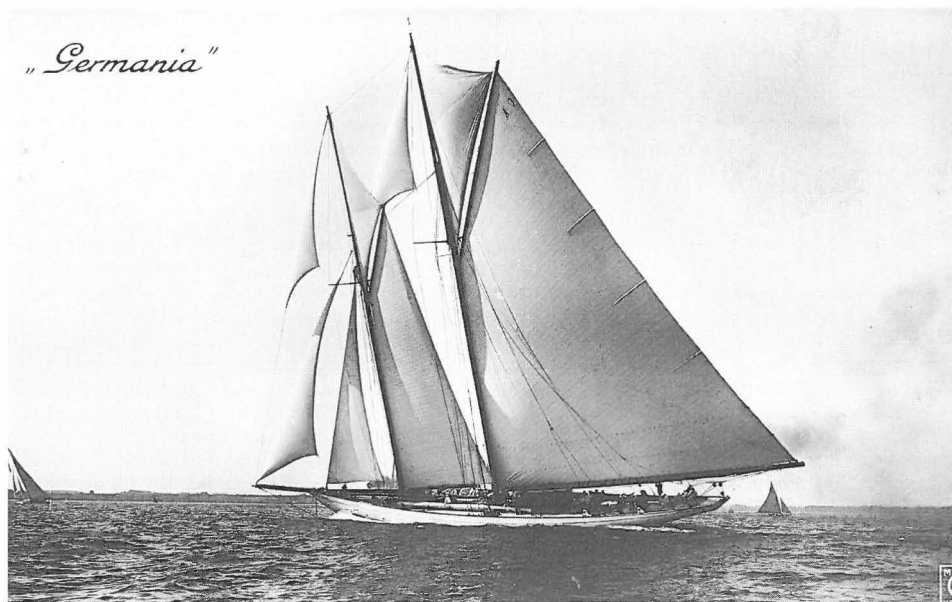


Abb. 64 Yacht GERMANIA. (Archiv DSM)

- 96 Ebd.  
 97 RM 2/252/Nr. 286, Unterschrift: Georg Howaldt.  
 98 Bundesarchiv RM 2/252, Nr. 140.  
 99 Ebd.
- 100 Auf dem Entwurfsblatt rechts läßt sich hierzu eine weitere Studie erkennen. In einer weiteren Studie auf Blatt Nr. OEI/II '99 erkennt man den Leuchtertyp, der dann in seiner vegetabilen Art zur Ausführung kam. Im Berliner wie im Hamburger Bestandskatalog befinden sich noch einige Möbelentwürfe, die in den IDUNA-Komplex gehören, aber nicht genau bezeichnet sind; s. Berliner Kat. S. 83, 86, 88, 89 und Hamburger Kat. S. 426, 432.
- 101 An diversen Stellen der Kostenaufstellungen wurden Einsparungsmöglichkeiten betont wie z.B., daß die Stühle nur für die Hälfte des veranschlagten Preises von der Werft selbst hergestellt werden konnten usw. Vermutlich wurden nur die Wandfarbe, die Cretonne, die Vorhänge, die Leuchten (hier wiederum Umstellung auf Kerzenlicht) und die Stühle neu angeschafft.
- 102 Auf dem Teppich sind Blütenringe, die zum Teil paarweise verbunden sind (Ehesymbol) auf dunklem Hintergrund zu sehen.
- 103 Eventuell mit einer Lüftungsfunktion verbunden.
- 104 Bundesarchiv RM 2/252, Nr. 135: Punkt 5: Die Stühle sollten zunächst von der engl. Firma Waring ausgeführt werden (ca. 1800 M), bei Howaldt waren sie aber um die Hälfte billiger. Stuhlmodell evt. engl. Entwurf, aber auch werfteigener Entwurf denkbar.
- 105 Das jeweilige Ende der Buchstaben umschließt einen schematisierten Kaiseradler; Eckmanns Kaiserkrone und Lorbeerkranz sind entfallen.
- 106 Ein Flügelmotiv, eine herabhängende Girlande auf den Kanten des Hängeschrankes und ein stark stilisierter Adler in der Mitte der ersten Schublade.
- 107 Vermutlich das Proträt einer Schwester der Kaiserin, evtl. Prinzessin Louise Sophie.
- 108 E. Ilgenstein: Eine Fahrt auf der Schönerjacht GERMANIA. In: Die Yacht 6/Nr. 14, Berlin 1909, Sonderdruck Friedr. Krupp GmbH, Essen, Hist. Archiv.
- 109 Inhalt: zahlreiche Preispokale von gewonnenen Wettfahrten.
- 110 Ilgenstein (wie Anm. 108).
- 111 Als Abrutschsicherung trägt das Gesims einen Metallsteg. Darüber befindet sich ein großer Spiegel, der mit einem rundbogigen Abschluß fast die Decke berührt. Dieses Kaminsegment wird links und rechts mit flachen Wandpilaster gerahmt.
- 112 Die Form dieser Türen ist auf Abb. 52 (Aufriß) angedeutet; jede Tür ist offensichtlich 6fach rechteckig durchbrochen und verglast.
- 113 Evtl. ein Brokatstoff mit einem aufgestickten Blumenbuket.
- 114 Ilgenstein (wie Anm. 108), S. 14.
- 115 Es wirkt auf der Aufnahme so, als wäre dieses Sofa nicht wie die anderen Sitzbänke in die Bordwand eingebaut.
- 116 Ein weiterer Sessel mit hohen und gepolsterten Lehnen ist in seiner Gesamtform nicht vollständig aus der Aufnahme erschließbar.
- 117 Parallelen zur Kaiserkabine der METEOR (IV) s. Teil I, Abb. 24.
- 118 Der Grundriß des Deckshauses ist noch einmal extra herausgezeichnet (zwischen Aufriß und Einrichtungsplan). Dort befindet sich eine geräumige Sitzbank über Eck und entlang der Steuerbordseite mit einem ovalen Tisch, einer Art Schreibtisch, in der rechten Ecke neben dem Ausgang.
- 119 Vgl. METEOR (IV), Teil I, Abb. 22.
- 120 Die spätere METEOR I, Entwurf: G.L. Watson, Anderson Shipyard 1887, Clyde/Glasgow, Kaufpreis ca. 90 000 Goldmark. Im Bundesarchiv gibt es eine Aufstellung der mobilen Ausstattung (Aktenzeichen: RM 2/239; so werden dort 4 Waschtische, 7 feste Kojen, 4 Sofakojen, 6 Rohrstühle, zusammenklappbar, ein Kamin, zwei Tische für den Salon etc. erwähnt; unter Nr. 189 der Akte RM 2/237 werden z.B. 12 Kaffeetassen, 11 Fruchtteller, 7 Likörgläser, 2 Sauceterrinen etc. aufgeführt.
- 121 Illustrations of Decorative Contracts by Waring & Gillow Ltd., London 1907, siehe Kapitel »Yachts and Liners«, S. 91. Die Firma W & G war ein recht großes Möbelunternehmen mit mehreren Produktionsstätten in ganz Großbritannien. Sie hatte nachweislich zahlreiche Großaufträge, besonders im Hotelbereich, so z.B. Kaiserhof Berlin, Ritz-Hotel und Hotel Savoy, London. Besonderer Schwerpunkt waren auch die Einrichtungen von Luxusyachten der »High Society«, z.B. von mehreren Yachten des Osmanischen Sultans, Yachten von König Edward, vom Prince of Wales, vom König von Ägypten und von Offizierskabinen der H.M.S. AGAMEMNON. In Presseurteilen der damaligen Zeit wird die Einrichtung der »VICTORIA & ALBERT« (III) als *bedeutendstes Epochenwerk in der Ausstattung von Freizeityachten und Dampfschiffen* gewertet. Und die Autoren schrieben selbst ... *In both of these schemes (VICTORIA & ALBERT, METEOR III) the note of simplicity and refinement, with an added quality of distraction, which elicited the gracious approbation of our Royal patrons.* (S. 91) Die Hauptrichtlinien für den Yachtbau in der Zukunft sollten der praktische Nutzen (practical utility) und die geradezu artistische Einfachheit (artistic simplicity) sein.



- 122 Vgl. Nachruf von Karl Scheffler. In: Die Kunst, Bd. 5, München 1902, S. 365–385.
- 123 Otto Eckmann, 1865, Bestandskatalog 7, 1902, Kaiser-Wilhelm-Museum, Krefeld 1978, Nr. 97–163, Inneneinrichtungen und Möbel.
- 124 An dieser Stelle soll das merkwürdige Verhältnis des Kaisers zum Jugendstil angesprochen werden, das Henry van der Velde in seiner Biographie mehrfach erwähnt. Auf einer Ausstellung seiner Werke 1895 bei seinem Pariser Freund Samuel Bing wurden die Möbel als »Schiffsmöbel« kritisiert und für die normale Wohnung als *untauglich befunden*. Vgl H. v.d. Velde: Geschichte meines Lebens. Stuttgart 1986, S. 109. Ob das Interesse Albert Ballins an van der Velde Entwürfen aufgrund dessen gestiegen war, muß unklar bleiben. Ballin jedenfalls wollte ihn 1902 mit der Inneneinrichtung eines neuen Schiffes beauftragen. Durch Ballin erfuhr van der Velde auch, daß Wilhelm II. seine (v.d. Velde's) Auffassungen teilte, nämlich daß veralteten Schiffstypen neuartige Modelle gegenübergestellt werden mußten, *deren Einrichtungsstil den logischen Geist der Schiffskonstruktion atme* (van der Velde, S. 236). In diesem Zusammenhang sollen von Ballin und van der Velde Fotos von einigen Yachten besprochen worden sein, die bei den Kieler Regatten erfolgreich waren. Aus den Äußerungen van der Velde läßt sich eine positive Haltung des Kaisers gegenüber modernen Jugendstilkonzepten erkennen. Aber schon 1899 scheint die Meinung Wilhelms wieder umgeschlagen zu sein, denn die Entwürfe Eckmanns blieben unausgeführt. 1902 kam es auf der Düsseldorfer Industrieausstellung sogar zu einem Affront des Kaisers gegen die »Wellenlinie« (van der Velde, S. 238) und in der Konsequenz gegen den gesamten Jugendstil schlechthin.
- 125 P. Mebes: Um 1800. München 1908, S. 10.
- 126 A. Moeller van den Bruck: Der Preußische Stil. München 1916.

## The Interior decoration of the imperial yachts – Part II

### Summary

The development of the interior of the imperial sailing yachts corresponds directly to Wilhelm II's personal commitment to the sport of sailing. Numerous pictorial records from varying sources provide a good document of the previously undiscussed aspect of the life of Wilhelm, a man whose personality, from the point of view of the present, was quite complex. His yachts, ranking as products of the greatest luxury, are prime examples of ship interiors of the time. Wilhelm II's personal preferences influenced the desires of many a sports enthusiast, causing a demand which German ship-furnishing firms initially could not meet. Throughout this period of development, the British influence was also felt. The neoclassical concept worked out by the leading English outfitting firm Waring & Gillow to satisfy the Kaiser's wishes was hardly changed throughout the succession of yachts from METEOR III–V.

The floor plan is largely a consequence of the detailed interior furnishing stipulations (1902) of the leading English Yacht-racing association of the time as well as the solutions already well tested for this class of vessel in English and American yacht-building circles. A comparison with Friedrich Krupp's GERMANIA exhibits a further utilitarian aspect of the salon, with a particular emphasis on spatial alterability by means of partition walls accompanied by rustic furniture and electric lighting. The salons of the imperial yachts cannot be altered in this manner. Fitted with the elements of a traditional parlour, fireplace and built-in furniture, their spatial arrangement is permanent; one can assume that they were used primarily for the emperor's smaller festivities and conversation circles.

The cabin accommodations exhibit an optimal utilization of space with partially varying wall decoration forms. The sleeping units were specially built-in and often fashioned as typical ships' berths and bedding boxes. For structural reasons, the berths and settees are found only along the ship's walls, often with compartments beneath them for storage use. Due to lack of space the freestanding furniture is limited to tables, chairs and small side cupboards. The colouration of the rooms is kept quite light, for little daylight reached the interior through portholes and hatches. Single pieces of furniture on the other hand, particularly the freestanding ones, are often of dark mahogany and along with the dark, quietly decorated fabrics provide for contrast. The lighting fixtures are a unique feature. Constructed according to an ingenious principle of oscillation, they can serve either singly as wall lamps or, grouped in various manners, as ceiling lamps. The fact that, in answer to the emperor's request, electrical light is used only sparingly is an indication of the rooms' private character.

In terms of chronology the imperial yacht *IDUNA* is the first of the German examples discussed here. In style, conception and age it is quite close to the English yacht *BRITANNIA*, regarded as a kind of model for the imperial yachts, as is evidenced by several references in letters. The furnishing project of the interior designer Otto Eckmann proved to be quite instructive; his bold alteration plans were strongly oriented toward functionality and clearly exhibited the influence of Art Nouveau. His concept is characterized by thoroughness of detail and the harmonization of the various objects' single forms to one another, leading to an overall impression of pleasing consistency.

The style of furniture found in the imperial sailing yachts can be said to have two primary sources. There is on the one hand Wilhelm's strong affinity with English ideals – England's aura of Empire and maritime heroism. This is indicated by several important pieces of furniture as well as numerous photographs and mementos. On the other hand, comparison reveals that with its neoclassical form and decoration, the furniture can also be attributed to the Queen Anne style popular around 1900 in Germany and above all in England and America.

The British yacht designers were ahead of the Germans in every respect. The German outfitters abstained from innovative solutions and maintained great stylistic proximity to the "English example." General stylistic uncertainty in the period around 1900 led to a strong orientation on historical references to great epochs – the British empire and the Prussian monarchy.